

BULETIN

JALAN JAKARTA

EDISI I TAHUN 2016

MEDIA

JAKARTA

BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL JAKARTA



05

Bambang Hartadi :
Saya Ingin BBPJN IV Menjadi Yang Terbaik

BBPJN IV
Dukung Perwujudan Program
Nawa Cita Bidang Infrastruktur



Pedoman K3 Pada Pekerjaan Konstruksi Jalan dan Jembatan

PERLENGKAPAN KESELAMATAN KERJA

Pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan dimaksud, meliputi : pekerjaan umum, drainase, tanah, pelebaran perkerasan dan bahu jalan, perkerasan berbutir, perkerasan aspal, pekerjaan struktur, pengembalian kondisi, pekerjaan harian, pemeliharaan rutin, dan pekerjaan perlengkapan jalan dan utilitas :

Berbagai jenis perlengkapan kerja standar untuk melindungi pekerja melaksanakan tugasnya antara lain :



SALAM REDAKSI

Komitmen BBPJN IV Sukseskan Nawa Cita

Arah kebijakan pembangunan Indonesia dirangkum dalam Program Nawa Cita. Presiden Joko Widodo mengarahkan program ini sebagai sarana untuk mencapai tujuan kemerdekaan yang telah digariskan oleh para pendiri bangsa.

Landasan Program Nawa Cita tidak lain adalah teori Trisakti Bung Karno, yakni berdaulat secara politik, berdikari dalam lapangan ekonomi, dan berkepribadian dalam kebudayaan. Konsep ini ingin menegaskan komitmen pemerintah bahwa negara hadir di tengah-tengah rakyat untuk membangun Indonesia sebagai bangsa yang mandiri.

Sebagai upaya untuk terlibat aktif mewujudkan program nawa cita tersebut, Direktorat Jenderal Bina Marga yang berada di atas Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV, menetapkan 4 arah kebijakan: Mempercepat pembangunan sistem transportasi multimoda; Mempercepat pembangunan transportasi mendukung Sistem Logistik Nasional; Melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahannya; Membangun kaitan sistem dan jaringan transportasi dengan investasi untuk mendukung Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Prioritas, Sistem Logistik Nasional, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional prioritas dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi.

Keempat kebijakan tersebut diharapkan mampu menopang agenda nawa cita, yakni: Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka Negara Kesatuan; Dan meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar profesional.

Berpijak dari agenda nawa cita, kebijakan Ditjen Bina Marga mengerucut pada dua hal, meningkatkan konektivitas bagi penguatan daya saing dan meningkatkan kemantapan jalan nasional.

Kebijakan tersebut mendapat dukungan konkret dari BBPJN IV yang telah menyelesaikan pembangunan 10 jembatan gantung di Banten. Infrastruktur yang sangat dinanti masyarakat ini, telah diresmikan pada 17 Februari 2016 di Jembatan Bojong Apus, Desa Bojong Apus, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten.

Selamat Membaca.

Redaksi



SUSUNAN REDAKSI

Pembina

- Ir. Bambang Hartadi, MPM
Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV

Penanggung Jawab

- Novri Haryandi, ST, MA
Kepala Bagian Tata Usaha

Dewan Redaksi

- Ir. Beni Farianti HMR, MT
Kepala Bidang Perencanaan

- Ir. Yudho Muktiarto, M.Eng, Sc
Kepala Bidang Pelaksanaan I

- Ir. H. Bambang NW, M.Sc
Kepala Bidang Pelaksanaan II

- Ir. Nurmala Simanjuntak, M.Eng, Sc
Kepala Bidang Pengendalian Sistem Pelaksana, Pengujian, dan Peralatan

- Para Kasatker di Wilayah Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV

Pelaksana

- Ir. Mei Liana, M.Si

Redaktur

- I Gusti Agung Made Budhi Arsa, ST, MT

Staf Redaksi

- Agung Setiawan
- Nina Anggraeni

Reporter

- Budhi Harjo
- Sumali Sakieb, S.Pd
- Aulia Wardany, ST
- Tri Susilo

Desain Grafis dan Lay Out

- Ismail Syukur

Jurnalis Foto

- Seno
- Miky Primawan, S.Sos
- Arianty Fitriani, S.Tr. Gz

DAFTAR ISI

INFO UTAMA

- 05 Bambang Hartadi:
Saya Ingin BBPJN IV Menjadi yang Terbaik
- 07 BBPJN IV Dukung Perwujudan Program
Nawa Cita Bidang Infrastruktur



INFO REGULASI

- 11 Membangun Budaya Standar
di Lingkungan PSP3



INFO KEBIJAKAN

- 13 Terapkan *Long Segment* Demi Meningkatkan
Fungsi Pengawasan Proyek



INFO BALAI

- 15 Kepala BBPJN IV: Koordinasi yang Baik Jadi
Kunci Berdirinya 10 Jembatan di Lebak
- 17 Gubernur Banten: "Warga Banten Sangat
Berterima Kasih
- 18 "Masyarakat Bungah Sekali"
Kisah Masyarakat Pengguna Jembatan Gantung
- 19 Bupati Lebak: "Mari Rawat Jembatan Baru Ini"
- 20 Berita Foto Peresmian Jembatan Gantung
- 21 Disiplin Pengarsipan Menuju Tertib Administrasi



INFO KEGIATAN

- 23 Kunjungan ke Proyek MRT

INFO JALAN

- 25 Mengenal Bagian-Bagian Jalan

Bambang Hartadi :

SAYA INGIN BBPJN IV MENJADI YANG TERBAIK

Infrastruktur adalah jendela kemajuan suatu bangsa.

Kepadanya ditumpukan harapan masyarakat untuk mencapai cita-cita bangsa: kesejahteraan yang adil dan beradab.

Di era keterbukaan, pembangunan infrastruktur tidak lagi mudah dimanipulasi. Masyarakat mudah melihatnya, maka mudah pula memberikan penilaian.



Hal ini disadari betul oleh Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV, Bambang Hartadi. "Saya ingin jadikan balai ini menjadi yang terbaik. Maka, tiap pembangunan yang dilaksanakan harus tertib administrasi, pembangunan sesuai dengan kaidah-kaidah teknis yang benar, rapi, bersih, (dan jalan) mantap," tutur Bambang kepada **Media Jalan Jakarta** di ruang kerjanya.

Jalan yang mantap menunjuk pada jaringan jalan dengan kondisi kemampuan pelayanan mantap. Hal ini merupakan hasil penanganan akhir program pembinaan jalan sampai dengan tingkat struktur secara merata. Dengan demikian, lanjut Bambang, BBPJN IV di bawah kepemimpinannya akan menjadi balai besar terbaik. "Karena (balai ini) strategis (meliputi provinsi Banten, DKI Jakarta, dan Jawa Barat), saya ingin balai (BBPJN IV) dapat menjadi panutan atau kiblat bagi yang



lain, baik dari segi pengelolaan maupun pelaksanaannya."

Untuk mewujudkannya, Bambang memilih untuk berpegang dan melaksanakan prosedur operasi standar (*standard operating procedure - SOP*) yang telah ditetapkan. Satu bagian penting dari SOP adalah melakukan pengawasan terhadap kinerja balai, untuk memastikan bahwa semua hal berjalan semestinya. "Tampaknya mudah, tetapi hal ini menjadi tantangan tersendiri."

Bambang memberikan gambaran, apa yang dikerjakan oleh BBPJN IV senyatanya adalah pekerjaan rutin. Tugas utamanya adalah melaksanakan perencanaan, pengadaan, peningkatan kapasitas dan preservasi jalan nasional, penerapan sistem manajemen mutu dan pengendalian mutu pelaksanaan pekerjaan, serta penyediaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan. "Sifat manusia itu, kalau sudah ketemu pekerjaan rutin, kecenderungannya lalai. Pengen jalan pintas."

Oleh karena itu, Bambang sebagai pemimpin di BBPJN IV merasa wajib untuk tidak henti mengingatkan prosedur yang benar pada bawahannya. Contohnya, ia kerap melakukan sidak atau inspeksi mendadak. "Saya sering ke lapangan untuk sidak, sebagai bentuk *shock therapy*."

Saat melakukan sidak, Bambang tidak segan-segan untuk menegur siapa saja yang bertanggung jawab di lapangan. Karena pembangunan jalan itu tidak murah, dan harus sesuai prosedur supaya memberikan *multiplier effect* nyata kepada perekonomian masyarakat. Ada banyak hal yang harus dilakukan: kita harus cek AMP-nya (*Asphalt Mixing Plant*) yakni perangkat peralatan yang menghasilkan produk berupa campuran aspal panas, apakah cuacanya memungkinkan atau tidak untuk melakukan pengaspalan, waktu diaspal apakah temperaturnya diukur atau enggak, dan pengecekan lainnya.

Fungsi kontrol tersebut tidak sekadar dilakukan secara lisan, tetapi harus terdokumentasi. Ada buku harian, yang di lingkungan bina marga disebut dengan buku biru, yang harus diisi oleh 3 pihak: konsultan, pengawas pelaksana, dan pelaksana pekerjaan. "Ini semacam rekaman, misalnya hari ini kontraktor mengerjakan apa saja, alatnya apa yang dipakai," ungkap Bambang.

Dalam praktiknya, Bambang mengakui ada saja ditemukan penyimpangan prosedur. Misalnya pengisian buku biru yang harusnya dilakukan tiap hari ternyata dirangkum seminggu sekali. Kalau seperti ini, kita bisa asumsikan apa yang ditulis tidak sesuai kenyataan. Dan pada umumnya, hasil rangkuman ini isinya tidak sama dengan laporan pekerjaan bulanan yang dikerjakan oleh konsultan proyek. "Pas audit pasti ketahuan (kecurangan seperti ini). Di sinilah pentingnya bagi saya untuk terus mengingatkan."

Peran Inovasi

BBPJN IV bergerak dan bekerja dalam satu napas dengan Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Oleh karena itu, Bambang yang lahir di Bandung 59 tahun lalu, ingin membawa lembaga yang dipimpinnya untuk bekerja keras, bergerak cepat, dan bertindak tepat.

Salah satu implementasinya adalah melaksanakan pelelangan dini dan penandatanganan paket pekerjaan tahun anggaran 2016, supaya BBPJN IV memiliki waktu kerja selama satu tahun penuh. Dengan komitmen ingin bekerja cepat ini, diharapkan dapat memberikan manfaat lebih banyak kepada masyarakat. Manfaat tersebut, misalnya, masyarakat dapat menggunakan jalan baru saat mudik lebaran 2016.

Bambang menambahkan, kerja keras dan gerak cepat tidak cukup, perlu adanya tindakan yang tepat. Artinya, dalam bekerja juga diperlukan inovasi. Inovasi teknologi jalan dan jembatan mendukung terwujudnya

pemerataan pembangunan, menjaga persatuan dan kesatuan NKRI, pengentasan kemiskinan dan peningkatan produksi ekonomi. Sepanjang tahun 2010-2014, setidaknya ada 50 inovasi teknologi di bidang jalan dan jembatan yang mampu dihasilkan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.

Perwujudan sederhana dari inovasi ini, Bambang meruskan, adalah memperbaiki jalan menggunakan teknik daur ulang (*recycling*). Material utamanya berasal dari material jalan yang rusak, sehingga mampu menghemat pengeluaran tapi hasilnya tetap berkualitas.

Bekerja dengan kaca mata inovasi, menurut Bambang juga melahirkan *sensitive sense* khususnya jika proyek dikerjakan di kota besar. "Umumnya membangun jembatan atau *flyover* pake tiang pancang. Tapi jika itu dilakukan di kota besar dengan penduduk padat akan mengganggu karena berisik. Makanya saya lebih memilih teknik *bore pile*. Lalu untuk pilih gelagar (*box girder*), biasanya bentuknya "I" karena di kota saya menyarankan bentuk gelagar yang indah, ada motifnya."

Penuh Pengabdian

Impian untuk menjadikan BBPJN IV sebagai yang terbaik adalah wujud pengabdian total Bambang setelah 32 tahun berkarya di Ditjen Bina Marga. Sedari awal dia sadar, apa yang dikerjakan bina marga secara baik dan benar mampu memberikan kemajuan di berbagai bidang.

Suami Nina Linowati Rustam itu mengisahkan, pilihan masuk ke Fakultas Teknik di Institut Teknologi Bandung tidak lepas dari latar belakang keluarga yang bekerja di bidang tersebut. Tanpa ragu, setelah menyelesaikan S1, ia bergabung ke Ditjen Bina Marga dan ditugaskan di Direktorat Pembangunan. "Waktu itu saya ditugaskan di Sulawesi," ujar peraih gelar *Master of Project Management* dari *Queensland University of Technology* Australia itu.

Tugas utamanya adalah menyiapkan lahan untuk warga yang akan transmigrasi, beserta jalan untuk menuju ke lahan tersebut. Saat itu kegiatan ekonomi nol. Namun, dengan selesainya penyiapan lahan dan infrastruktur jalan, kegiatan ekonomi masyarakat perlahan bergerak dan terus berkembang pesat sampai sekarang.

"Itulah mulianya pekerjaan ini. Saya bangga dengan apa yang saya kerjakan bersama bina marga," simpul Bambang.

BBPJN IV Dukung Perwujudan Nawa Cita Bidang Infrastruktur

Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV menyatakan kesiapannya untuk mendukung mewujudnyatakan program nawa cita yang diusung oleh pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla.

"Sudah seharusnya saya mendukung dan mencapai target yang telah ditetapkan," kata Bambang Hartadi, Kepala BBPJN IV kepada Media Jalan Jakarta.



Menurut Bambang, ada 4 arah kebijakan Ditjen Bina Marga: Mempercepat pembangunan sistem transportasi multimoda; Mempercepat pembangunan transportasi mendukung Sistem Logistik Nasional; Melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahannya; Membangun kaitan sistem dan jaringan transportasi dengan investasi untuk mendukung Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Prioritas, Sistem Logistik Nasional, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional prioritas dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah nonkoridor ekonomi.

Keempat kebijakan tersebut diharapkan mampu menopang agenda nawa cita, yakni: Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka Negara Kesatuan; Dan meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar profesional.

Berpjik dari agenda nawa cita, kebijakan Ditjen Bina Marga mengerucut pada dua hal, meningkatkan konektivitas bagi penguatan daya saing dan meningkatkan kemantapan jalan nasional. Terkait hal tersebut, kondisi sampai tahun 2015 telah tercapai 86 persen kemantapan jalan nasional, 71 persen kemantapan jalan provinsi, 57 persen kemantapan jalan kabupaten/kota, dan waktu tempuh di koridor utama mencapai

2,7 jam/100 km. Ditargetkan di tahun 2019, akan tercapai 98 persen kemantapan jalan nasional, 70 persen kemantapan jalan daerah, dan waktu tempuh di koridor utama mencapai 2,2 jam/100 km.

Selain itu, Ditjen Bina Marga menargetkan pada periode 2015-2019 terbangun 1.000 km jalan tol, pemeliharaan jalan nasional 45.592 km, pembangunan *flyover* dan *underpass* pada perlintasan kereta api dan kota metropolitan 15000 meter, dukungan jalan sub-nasional 500 km, dan pembangunan jalan nasional 2.650 km. Dari 2.650 km jalan nasional yang akan dibangun di antaranya adalah untuk pembangunan jalan strategis mendukung pariwisata 1.350 km, pembangunan *missing link* menuju pelabuhan dan bandara 1000 km dan pembangunan jalan lingkar 300 km.

Program kerja lain dalam upaya mendukung pembangunan nasional yaitu dukungan jalan bagi pariwisata pada 25 KSPN prioritas, dukungan jalan terhadap pembangunan 15 bandara baru dan 24 pelabuhan baru, dukungan jalan terhadap pelabuhan penyeberangan di 60 lokasi, restrukturisasi jaringan jalan perkotaan, pembangunan jalan lingkar perkotaan di metropolitan dan kota besar, dukungan jalan di 15 kawasan industri prioritas, dukungan jalan terhadap intermoda dengan jalur kereta api.

Wilayah Kerja BBPJN IV

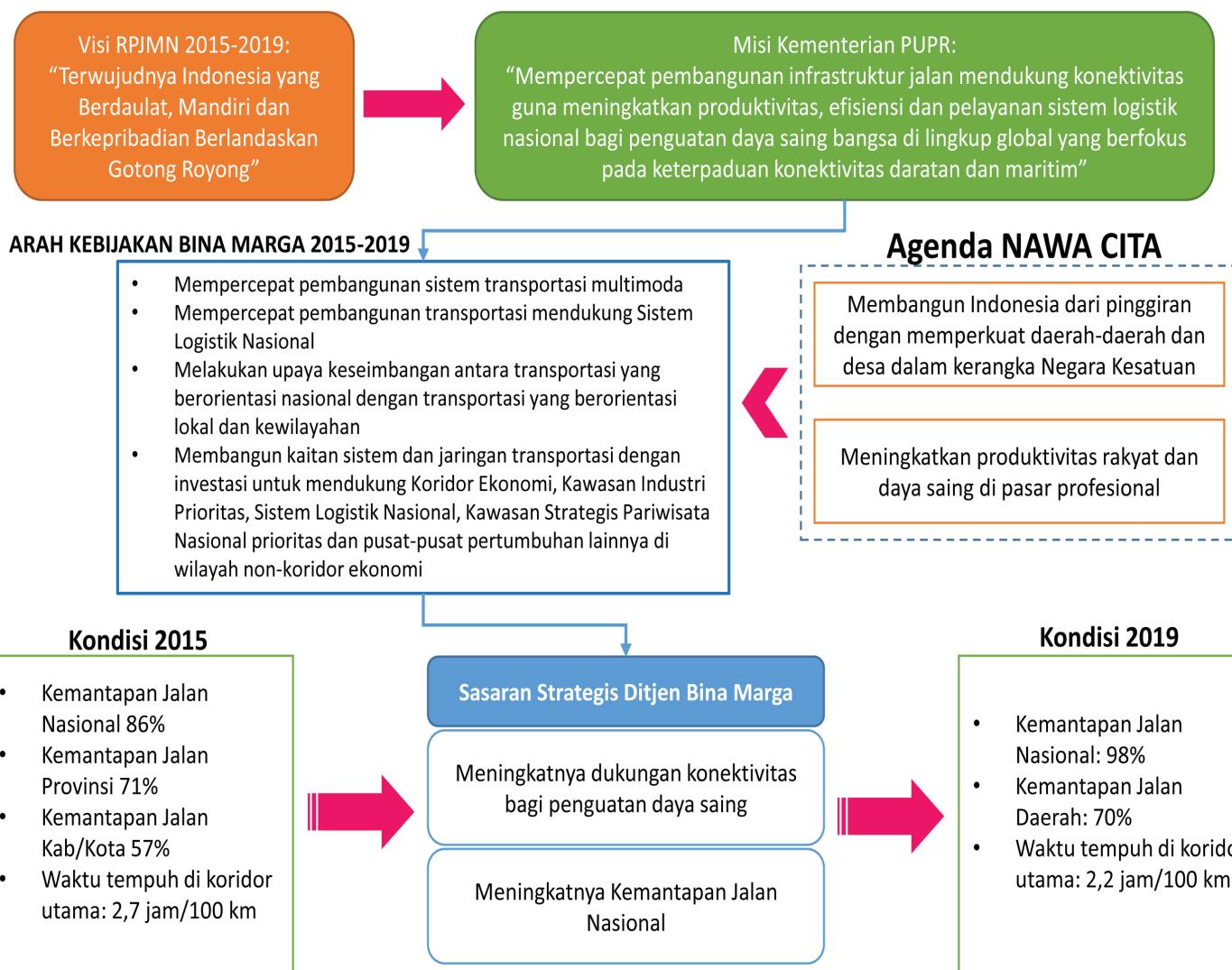
Program kerja yang telah dijabarkan di atas, beberapa di antaranya menjadi tanggung jawab BBPJN IV. Sebagaimana telah ditegaskan oleh Bambang, pihaknya sekuat tenaga memberikan yang terbaik untuk pencapaian pembangunan infrastruktur.

Di dalam Peraturan Presiden RI No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional telah dijabarkan di mana saja proyek strategis nasional akan dilaksanakan. Yang masuk dalam wilayah kerja BBPJN IV adalah proyek pengembangan infrastruktur

NO	SASARAN/INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET					
			2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
SASARAN KEGIATAN (Pemeliharaan, Peningkatan dan Pembangunan Jalan Nasional)								
1	Panjang Jalan yang terpelihara	Km	35.744	46.804	46.746	46.708	46.753	47.017
2	Panjang Jembatan yang terpelihara	M	340.934	445.875	445.875	445.875	445.875	445.875
3	Panjang Jalan yang ditingkatkan	Km	2.016	213	271	309	264	3.073
4	Panjang Jembatan yang ditingkatkan	M	7.777	3.044	3.044	3.044	3.044	19.951
5	Panjang Jalan yang dibangun	Km	493	415	536	650	556	2.650
6	Panjang Jembatan yang dibangun	M	7.269	4.310	5.241	5.884	7.155	29.859
7	Panjang Jalan Bebas Hambatan yang dibangun	Km	38	39	22	21	20	140
8	Dukungan Jalan Daerah	Km	0	125	125	125	125	500

NO	SASARAN/INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET				
			2015	2016	2017	2018	2019
SASARAN STRATEGIS							
1	Tingkat Konektivitas Jalan Nasional	%	73	74	75	76	77
2	Tingkat Kemantapan Jalan Nasional	%	86*	91	94	97	98
SASARAN PROGRAM							
1	Waktu Tempuh Pada Koridor Utama	Jam/100 Km	2,7	2,6	2,5	2,4	2,2
2	Tingkat Penggunaan Jalan Nasional	Miliar Kendaraan Km	101	116	122	127	133
3	Tingkat Fasilitasi terhadap Jalan daerah untuk mendukung kawasan	%	0	25	50	75	100

Rencana Stategis Direktorat Jenderal Bina Marga
Tahun Anggaran 2015-2019



Kebijakan dan Strategi Pengembangan Jaringan Jalan 2015 - 2019

jalan tol yakni: jalan tol Serang-Panimbang (83,6 km) di Banten; Jalan Tol Soreang - Pasirkoja (11km) Jabar; Jalan Tol Cileunyi - Sumedang - Dawuan (59km) Jabar; Jalan Akses Tanjung Priok (17km) DKI Jakarta; Jalan Tol Cengkareng - Batu - Ceper - Kunciran (14,19km) Jakarta; Jalan Tol Kunciran - Serpong (11,19km) Banten; Jalan Tol Serpong - Cinere (10,14km) Banten dan Jabar; Jalan Tol

Cinere - Jagorawi (14,64km) Jabar; Jalan Tol Cimanggis - Cibitung (25,39km) Jabar; Jalan Tol Cibitung - Cilincing (34km) Jabar dan DKI Jakarta; Jalan Tol Depok - Antasari (21,54km) Jabar; Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kp. Melayu (21,04km) Jabar dan DKI Jakarta; Jalan Tol Sunter-Rawa Buaya-Batu Ceper (20km) DKI Jakarta; Jalan Tol Bogor Ring Road (11km) Jabar.

Selain itu ada jalan yang masuk bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, yakni: Jalan Tol Semanan - Sunter (20,23km); Jalan Tol Sunter - Pulo Gebang (9,44km); Jalan Tol Duri Pulo - Kampung Melayu (9,6km); Jalan Tol Kemayoran - Kp Melayu (9,6km); Jalan Tol Ulujami - Tanah Abang (8,7km); Jalan Tol Pasar Minggu - Casablanca (9,16km).

Peran BBPJN IV juga ada di dalam 25 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Prioritas 2015-2019 sebagaimana diungkap dalam PP No. 50 tahun 2011 tentang Rencana Induk Kepariwisataan Nasional. Berikut kawasan yang didukung oleh jaringan jalan dalam BBPJN IV: Ujung Kulon - Tanjung Lesung (Banten), Pangandaran (Jabar), dan Kepulauan Seribu (DKI Jakarta).



Arah Pembangunan Jalan Nasional

Berikutnya adalah dukungan jalan terhadap 15 bandar udara baru. Dari jumlah tersebut bandar udara yang telah diakses oleh jaringan jalan nasional adalah Bandar Udara Kerta Jati di Majalengka (Jabar).

Kemudian untuk Jalan Lintas Selatan Jawa yang masuk tanggung jawab BBPJN IV semuanya telah berhasil tembus. Jalan yang dimaksud adalah ruas Sp. Labuhan – Bts Prov. Jabar di Banten dengan total 169,45km; Ruas Bts Prov. Banten – Bts Prov. Jateng di Jawa Barat dengan total 417,14km.

Secara umum, capaian BBPJN IV dalam mendukung program nawa cita bidang infrastruktur sudah berjalan semestinya. Yang patut menjadi perhatian adalah bagaimana semua program yang telah ditetapkan dengan sangat rinci, dapat terus dikawal dalam



pengelolaan dan pelaksanaannya. Dalam hal ini, Bambang selaku Kepala BBPJN IV telah menyatakan tidak akan berhenti untuk mengawal setiap bidang di bawahnya untuk melangkah sesuai SOP yang berlaku.



Membangun Budaya Standar di Lingkungan PSP3

Seluruh jajaran Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR dituntut untuk meningkatkan dan menjaga kinerjanya. Salah satu instrumennya adalah penerapan standar SNI ISO 9001:2008 dan SNI ISO/IEC 17025:2005 yang dilaksanakan di Bidang Pengendalian Sistem Pelaksanaan, Pengujian dan Peralatan (PSP3) BBPJN IV.

“Penerapan standar ini sudah berjalan satu tahun ini. Konsistensinya perlu ditingkatkan. Rangkaian kegiatannya dari awal tahun hendaklah sudah dilakukan, dan secara konsisten dikerjakan, agar tidak kerepotan pada saat penyelesaian,” kata Nurmala Simanjuntak, Kepala Bidang PSP3 di Jakarta.

Walau sudah berjalan, Nurmala tidak menampik masih ada beberapa hambatan untuk menerapkan standardisasi. Masih ada saja para kepala bidang, satuan kerja, sampai pejabat pembuat komitmen di lapangan yang masih sulit untuk konsisten menerapkan serta melaksanakan sistem standar dan pengendalian mutu, baik di Seksi Pengendalian Sistem Pelaksana (terkait SNI ISO 9001: 2008) maupun Seksi Pengujian dan Peralatan (terkait SNI ISO/IEC 17025: 2005).

Keteguhan Nurmala untuk terus membudayakan standar karena ada manfaat nyata di baliknya. *International Organization for Standardization (ISO), International Accreditation Forum (IAF), United Nations Industrial Development Organization (UNIDO)* bekerja sama dengan Badan Standardisasi dan Badan Akreditasi di beberapa

negara ekonomi untuk melakukan survei dampak sertifikasi ISO 9001 baik di negara berkembang maupun negara maju. Di wilayah Asia, negara yang terlibat dalam survei ini adalah Indonesia, Malaysia, India, Bangladesh, Nepal, Pakistan, Filipina, Sri Lanka, Thailand dan Vietnam.

Hasil survei terhadap 429 konsumen menunjukkan mereka memperoleh manfaat secara ekonomi dan merasa puas secara jasa. Karena mutu produk sesuai harapan mereka. Berikutnya, hasil survei terhadap 561 perusahaan atau organisasi memperlihatkan ISO 9001 telah membuat organisasi mereka jauh lebih baik, rapi, efisien dan mampu membuka akses pasar internasional. Intinya, mampu memenuhi harapan pelanggan. Namun demikian, mereka menginginkan adanya transparansi yang lebih dalam peroses sertifikasi dan direktori organisasi tersertifikasi.

Oleh karena itu, Nurmala terus melakukan kegiatan sosialisasi dan evaluasi supaya standar menjadi sebuah budaya baru di lingkungannya. “Maka kami tekankan para kepala seksi melakukan sosialisasi sejak awal tahun ini.”

Mengenal SNI ISO 9001: 2008

ISO 9001 telah diadopsi menjadi SNI ISO 9001: 2008, yakni standar internasional di bidang sistem manajemen mutu. Suatu lembaga/ organisasi yang telah mendapatkan akreditasi ISO tersebut, dapat dikatakan telah memenuhi persyaratan internasional dalam hal manajemen penjaminan mutu produk/ jasa yang dihasilkannya.

Standar ini dapat diterapkan apabila sebuah organisasi telah menunjukkan kemampuannya secara konsisten menyediakan produk/ jasa yang memenuhi persyaratan pelanggan dan peraturan yang berlaku. Tujuannya guna meningkatkan kepuasan pelanggan melalui aplikasi sistem secara efektif, termasuk proses perbaikan berkesinambungan dari sistem dan kepastian kesesuaiannya dengan persyaratan pelanggan serta peraturan yang berlaku.

Semua persyaratan standar ini generik. Maksudnya, standar yang sama dapat diterapkan pada berbagai organisasi, besar atau pun kecil, apapun produk dan layanannya, dalam sembarang aktifitas suatu sektor, dan apakah itu adalah perusahaan bisnis, layanan publik atau lembaga pemerintahan.

SNI ISO 9001: 2008 mencakup sistem manajemen mutu untuk persyaratan umum dan persyaratan dokumentasi, tanggung jawab manajemen, pengelolaan sumber daya, realisasi produk dan pengukuran, analisis dan perbaikan untuk meningkatkan kepuasan pelanggan.

Manfaat SNI ISO 9001: 2008 sangat banyak, di antaranya: Kepuasan pelanggan – dengan penyampaian produk secara konsisten dalam memenuhi persyaratan-persyaratan pelanggan; Mengurangi biaya operasional – dengan peningkatan berkesinambungan pada proses-proses dan hasil dari efisiensi operasional; Peningkatan hubungan pada pemegang kepentingan – termasuk para staf, pelanggan dan pemasok; Persyaratan kepatuhan hukum – dengan pemahaman bagaimana persyaratan suatu peraturan dan perundang-undangan tersebut mempunyai pengaruh tertentu pada suatu organisasi dan para pelanggan Anda;

Tentang SNI ISO/IEC 17025: 2005

SNI ISO/IEC 17025: 2005 adalah standar yang mengatur kompetensi laboratorium pengujian dan laboratorium kalibrasi, termasuk pengambilan contoh. Hal ini mencakup pengujian dan kalibrasi dengan menggunakan metode yang baku, metode yang tidak baku, dan metode yang dikembangkan laboratorium. Standar ini dapat diterapkan pada semua organisasi yang melakukan pengujian dan/atau kalibrasi.

SNI ISO/IEC 17025: 2005 dibagi menjadi dua bagian utama, yaitu Persyaratan Manajemen dan Persyaratan Teknis. Persyaratan manajemen terkait dengan operasi dan keefektifan sistem manajemen mutu dalam laboratorium di mana memiliki persyaratan yang sama dengan SNI ISO 9001: 2008. Persyaratan teknis yang diatur pada SNI ISO/IEC 17025: 2005 yaitu terkait dengan kompetensi staf, metodologi penelitian, peralatan dan kualitas serta pelaporan hasil pengujian dan kalibrasi.

Manfaat dari penerapan SNI ISO/IEC 17025: 2005 adalah memudahkan akses langsung dalam hal kontrak untuk pengujian maupun kalibrasi, meningkatkan reputasi dan citra laboratorium, sistem mutu dapat membantu untuk terus meningkatkan kualitas dan efektivitas laboratorium, standar ini menjadi dasar untuk pelaksanaan standar laboratorium lainnya seperti GMP (*Good Manufacturing Practices*) dan GLP (*Good Laboratory Practices*).

Kesimpulannya: penerapan standar SNI ISO 9001:2008 dan SNI ISO/IEC 17025:2005 di lingkungan Seksi Pengendalian Sistem Pelaksanaan, Pengujian dan Peralatan (PSP3) BBPJN IV dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusia, kualitas produk yang dihasilkan, dan kualitas pelayanan kepada masyarakat.



Terapkan *Long Segment* demi Meningkatkan Fungsi Pengawasan Proyek



Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) IV memegang komitmen untuk terus meningkatkan kinerja dan pelayanan kepada masyarakat. Langkah konkret yang baru saja diterapkan adalah pelaksanaan kontrak dengan skema long segment.

Menurut Kepala Bidang Pelaksanaan I BBPJN IV Yudo Muktiarto, sistem kontrak *long segment* otomatis menghapuskan pekerjaan pemeliharaan jalan secara swakelola. Namun pejabat pembuat komitmen tetap sebagai manajer ruas. Salah satu ciri menonjol dari skema *long segment* ini adalah petugas pengawas lapangan memiliki posisi sentral. Dengan demikian, setiap proyek yang dikerjakan selalu dalam pengawasan.

“Jangan sampai ada jalan rusak atau berlobang, yang tahu duluan adalah wartawan. Pengawas harus cepat mengetahuinya supaya segera bisa

diambil tindakan perbaikan,” tandas Yudo.

Saat ditanya apakah skema *long segment* adalah persiapan untuk menuju sistem kontrak berbasis kinerja (*performance base contracts*), Yudo tidak menyanggahnya. Yang jelas, saat ini kontrak berbasis kinerja tengah diujicoba dan dievaluasi demi makin sempurna penerapannya. Dalam sistem PBC masa kontraknya panjang, misalnya lima tahun, dan pekerjaan konsultan pun ditangani oleh pihak penyedia jasa. “Kalau *long segment* konsultannya masih dari kita,” ungkap Yudo.



Mengenal PBC

Lebih jauh, Kontrak Berbasis Kinerja atau *Performance Based Contracts* (PBC) memang berbeda dengan metoda kontrak tradisional. Kontraktor tidak serta merta dibayar, tanpa melihat bagaimana hasil kerjanya. Pembayaran kepada kontraktor berdasarkan atas kinerja yang dicapainya.

PBC untuk pekerjaan jalan, umumnya diterapkan pada pekerjaan-pekerjaan yang bersifat pemeliharaan (*outsourcing maintenance*). Dalam proses penugasaannya, calon kontraktor mengajukan penawaran berupa biaya tetap (*fixed, lumpsum*) per bulan per kilometer jalan yang akan dibayarkan kepada kontraktor.

Pembayaran tiap bulan akan dilakukan apabila kontraktor melakukan pemeliharaan jalan yang memiliki kinerja dengan tingkat kualitas pelayanan jalan tertentu sesuai yang telah disyarat-

kan. Sistem pengukuran kinerja berdasarkan tingkat kualitas pelayanan (*service quality levels*) dari perspektif pengguna jalan. Hal-hal yang dapat dijadikan ukuran antara lain: kecepatan rata-rata (*average travel speeds*), kenyamanan pengendara (*riding comfort*), dan keselamatan (*safety features*).

Dengan penerapan PBC, para penyedia jasa pelaksanaan dituntut untuk bekerja dengan lebih efisien apabila ingin mendapatkan keuntungan yang optimal. Pembayaran setiap bulan dapat dikurangi ataupun ditunda apabila kinerja minimum tidak tercapai. Dengan demikian, kontraktor harus berusaha untuk memperkecil volume pekerjaannya selama kontrak pemeliharaan dengan cara memperbaiki khususnya aspek perencanaan dan aspek manajemen internal, sehingga kinerja yang disyaratkan dalam kontrak selalu tercapai.





Kepala BBPJN IV:

Koordinasi yang Baik Jadi Kunci Berdirinya 10 Jembatan di Lebak

Senyum lepas masyarakat menyambut kedatangan pejabat, lumrah terjadi. Namun senyum itu bermakna lebih dalam sebagai ekspresi kegembiraan, karena apa yang selama ini diharapkan telah terwujud. Tempat yang dulu menjadi pemberitaan internasional karena aksi anak sekolah menyeberang jembatan gantung yang nyaris putus, kini anak yang sama dapat berlari kencang di atas jembatan baja nan kokoh.

“Pembangunan jembatan ini dapat terwujud karena ada koordinasi yang baik lintas sektor. Hambatan ego sektoral dalam tiap pembangunan, kini dapat diatasi,” kata Bambang Hartadi, Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV (BBPJN IV) saat menghadiri peresmian pembangunan 10 jembatan gantung di Banten yang dipusatkan di Jembatan Bojong Apus, Desa Bojong Apus, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten, (17/2/2016).

Contoh koordinasi tersebut, sambung Bambang, dari 10 jembatan tersebut pihaknya hanya bisa membangun lima jembatan. “Tetapi ada informasi BNPB (Badan

Nasional Penanggulangan Bencana) punya stok lima jembatan gantung. Kita hubungi pihak BNPB, semua lancar, maka terbangunlah sepuluh jembatan gantung di Lebak itu.”

Lebih lanjut, BBPJN IV siap melaksanakan pembangunan lanjutan untuk jembatan gantung. Apalagi saat ini ada 62 buah jembatan gantung yang siap dipasang. “Kami berharap, hendaknya daerah dapat membangun pola dengan pelibatan masyarakat dalam pemasangan jembatan gantung itu secara gotong royong. Dengan demikian rasa memiliki masyarakat tinggi, dan dapat terus melakukan pemeliharaan dengan baik.”



Sebanyak 10 jembatan gantung yang diresmikan Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan Puan Maharani itu menelan anggaran sebesar Rp 45,6 miliar yang berasal dari anggaran pendapatan dan belanja negara Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tahun anggaran 2015. Semua jembatan diselesaikan dalam waktu 80 hari, sejak selesai tender pada 5 Oktober tahun lalu.

Menurut Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, pembangunan jembatan gantung ini dimaksudkan untuk mempermudah akses penghubung melintasi sungai bagi masyarakat, khususnya anak-anak sekolah dan untuk melaksanakan aktivitas sehari-hari. "Kami berharap infrastruktur ini dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memperlancar arus ekonomi se-tempat."

Ke depan, Basuki menambahkan, pihaknya akan membangun puluhan jembatan serupa di Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera Barat dan Sulawesi Selatan. "Jembatan yang sudah terbangun kami pesan kepada masyarakat untuk menjaga dan memelihara jembatan agar tetap berfungsi dengan baik."

Selain Puan dan Basuki, peresmian juga dihadiri Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak Yohana Susana Yembise, Anggota Badan Pemeriksa Keuangan Rizal Djalil, Gubernur Banten Rano Karno dan Bupati Lebak, Iti Octavia Jayabaya.

Berikut 10 jembatan gantung yang baru diresmikan itu:



Gubernur Banten : “Warga Banten Sangat Berterima Kasih”

Gubernur Banten, Rano Karno bahagia daerahnya mendapat bantuan 10 jembatan gantung dari pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. “Warga Banten sangat berterima kasih, karena banyak sekali manfaat yang dirasakan oleh warga Banten dengan adanya 10 jembatan selesai dibangun ini,” katanya di sela-sela peresmian jembatan di Kabupaten Lebak, Provinsi Banten, (17/2/2016).

Menurut mantan aktor ini, jembatan tidak hanya berfungsi me-nyeberangkan orang yang terhalang oleh sungai, tetapi memiliki arti penting untuk ekonomi, sosial dan budaya masyarakat. Bergeraknya aktifitas masyarakat karena adanya jembatan, membuat roda perekonomian masyarakat dapat berjalan baik menuju kesejahteraan.

Rano mengakui, di balik berdirinya 10 jembatan bernilai total Rp 45,6 miliar ada keberhasilan membangun komunikasi antara pemerintah daerah dengan pemerintah pusat. “Telah terjalin komunikasi yang baik dengan pusat. Sebagaimana diketahui, tuntutan pembangunan jembatan di Banten semakin hari semakin meningkat. Pemerintah Provinsi Banten belum bisa karena keterbatasan anggaran. Kami sangat berterima kasih.”

Ke depan, gubernur yang menjabat mulai 2 Agustus 2015 itu berharap komunikasi dengan pemerintah pusat dapat terus ditingkatkan. Pemerintah Daerah Banten mencatat, masih ada 378 jembatan yang rusak dan tidak mungkin bisa dipikul sendiri. “Oleh karena itu, saya masih minta bantuan lagi,” harapnya.

Nama Jembatan	Panjang	Lebar	Keterangan
Kolelet	132 m	1,7 m	Di Desa Kolelet Wetan, menghubungkan desa kolelet, Kab Lebak dengan Desa Kembang Kab Serang
Ranca Wiru	90 m	1,7 m	Di Desa Sukamersari, menghubungkan Desa Rancawiru dan Pariuk, Lebak
Leuwi Loa	70 m	1,7 m	Di Desa Sudamanik menghubungkan Leuwi Loa dg Desa Sudamanik
Cisemut	60 m	1,7 m	Di Desa Sanghyang, menghubungkan Desa Sanghyang dan desa Ciawi
Cigeulis	50 m	1,7 m	Di Desa Cigeulis, menghubungkan Cigeulis dan Kampung Cikuya
Cidikit	74 m	3,2 m	Di Desa Pambulan, menghubungkan desa Pambulan dan Desa Cidikit
Bojong Apus	96 m	3,2 m	Di Bojong Apus, menghubungkan Bojong Apus dan Pariuk Kedung
Cihambali	74 m	3,2 m	Di Desa Lebak Binong, menghubungkan Lebak Binong dan Cihambali
Cicariu	74 m	3,2 m	Di Desa Cicariu, menghubungkan Cikaribah dan Cicariu
Cidadap	74 m	3,2 m	Di Desa Ciuyah, menghubungkan Ciuyah dan Cidadap



“Masyarakat Bungah Sekali”

Kisah Masyarakat
Pengguna Jembatan Gantung

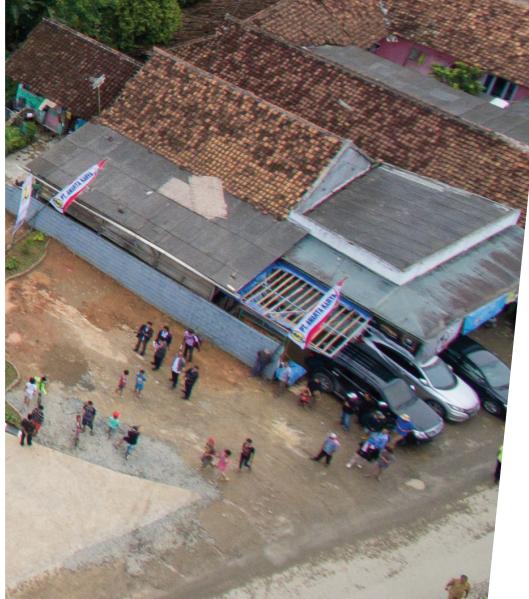
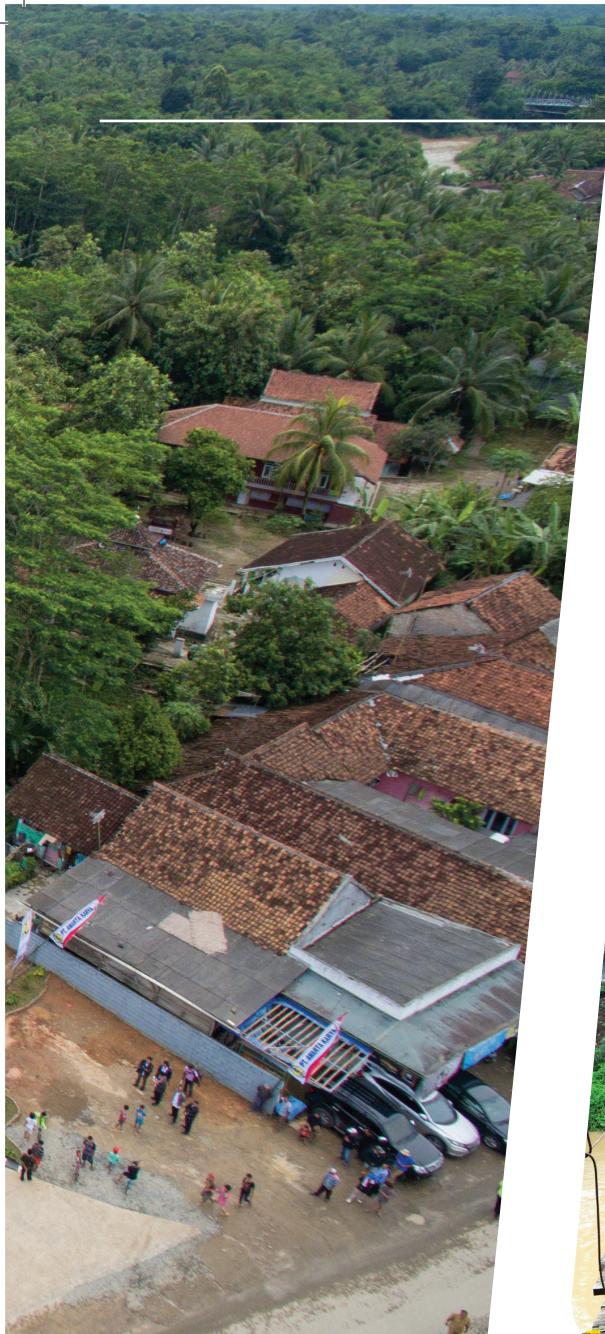
Tampak atas, Desa Bojong Apus bagaikan pulau. Diapit dua sungai besar: Kali Ciberang wilayah Bogor Jawa Barat dan Kali Cisimet wilayah Banten. Untuk beraktifitas, desa yang masuk Kebupaten Lebak itu memerlukan infrastruktur untuk menyeberangi sungai menuju Sukamekarsari yang menjadi pusat kegiatan masyarakat.

“Sebelum ada jembatan, dulu kami pakai rakit yang digerakkan menggunakan penopang batang bambu ke dasar sungai,” tutur Karsani (65), warga Bojong Apus.

Saat ditanya tanggapannya terhadap jembatan gantung Bojong Apus, Karsani dengan senyum lebar mengungkapkan dukungannya. “Wah, masyarakat *bungah* (bahagia) sekali.”

Sebagai ungkapan syukur, Karsani mengaku kalau masyarakat sampai menggelar syukuran. Di malam syukuran itu satu sama lain menyumbang. Ada yang membawa beras, lauk pauk, makanan, dan tidak sedikit yang menyumbang uang. “Pokoknya malam Selasa 15 Februari 2016 itu suasannya ramai sekali.”

Jembatan Bojong Apus adalah salah satu dari 10 jembatan gantung yang baru diresmikan oleh Menko PMK, Puan Maharani, 17 Februari 2016.



**Bupati Lebak :
Mari Rawat Jembatan
Baru Ini**

Salah satu pihak yang sangat bahagia dengan berdirinya 10 jembatan gantung baru di Kabupaten Lebak adalah Bupati Lebak Iti Octavia Jayabaya. "Warga Lebak sangat senang tentunya," ungkapnya di sela-sela peresmian jembatan di Kabupaten Lebak, Provinsi Banten, (17/2/2016).

Iti mengaku bangga dengan kehadiran para menteri secara bersamaan ke Lebak. Ia berharap kedatangan mereka dapat memacu semangat pemerintah daerah dan segenap masyarakat dalam melakukan pembangunan. Salah satu langkah konkretnya adalah masyarakat dapat berperan aktif dalam menjaga dan merawat 10 jembatan yang baru saja diresmikan ini.

Iti juga berharap supaya pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dapat terus bekerja sama dengan pihaknya dalam membangun infrastruktur. "Sebabnya, di Lebak masih banyak jembatan gantung yang memerlukan rehab atau kondisinya memprihatinkan", tutup Iti.



Berita Foto Peresmian Jembatan Gantung



Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan Puan Maharani meresmikan 10 jembatan gantung di Banten, yang dipusatkan di Jembatan Bojong Apus, Desa Bojong Apus, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten, (17/2/2016).

Hadir dalam acara tersebut, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak Yohana Susana Yembise, Anggota Badan Pemeriksa Keuangan Rizal Djamil, Gubernur Banten Rano Karno dan Bupati Lebak, Iti Octavia Jayabaya.



DISIPLIN PENGARSIPAN MENUJU TERTIB ADMINISTRASI



Dalam sebuah organisasi atau institusi, arsip kerap tidak mendapat perhatian yang cukup. Padahal, arsip yang menumpuk sedikit banyak membuat ruangan kerja menjadi tidak nyaman sehingga membuat kinerja pegawai turun. Bahkan, arsip yang tidak dikelola membuat kerja menjadi tidak efisien dan jauh dari efektif.

B alai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV (BBPJN IV) menyadari bahwa manajemen arsip akan berdampak pada peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Arsip mampu membuat kerja menjadi efektif, keputusan dapat diambil dengan cepat, dan dapat dipertanggungjawabkan. Itulah yang mendorong BBPJN IV menyelenggarakan sosialisasi kearsipan di Bogor pada 17-19 Februari 2016.

Kegiatan pengarsipan telah diatur dalam Undang-undang no 43 tahun 2009 tentang Kearsipan. Di sana dikatakan bahwa arsip adalah rekaman kegiatan atau peristiwa dalam berbagai macam bentuk dan media sesuai dengan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang dibuat dan diterima oleh lembaga negara, pemerintah daerah, lembaga pendidikan, perusahaan, organisasi politik, organisasi massa, dan perorangan dalam pelaksanaan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Berdasarkan fungsi dan kegunaannya, arsip meliputi: arsip dinamis dan arsip statis. Arsip dinamis adalah arsip yang digunakan secara langsung oleh pencipta arsip dan disimpan dalam jangka waktu tertentu. Sedangkan arsip statis adalah arsip yang dihasilkan oleh pencipta arsip karena memiliki nilai guna kesejarahan, telah habis masa retensinya dan dipermanenkan yang

telah diverifikasi baik secara langsung maupun tidak langsung oleh Arsip Nasional Republik Indonesia dan/ atau Lembaga Kearsipan.

Arsip dinamis meliputi arsip aktif, arsip inaktif dan arsip vital. Arsip aktif adalah arsip yang frekuensi penggunaannya tinggi dan/atau terus menerus; Arsip inaktif adalah arsip yang frekuensinya penggunaannya telah menurun; Dan arsip vital adalah arsip yang keberadaannya merupakan persyaratan dasar bagi kelangsungan operasional pencipta arsip, tidak dapat diperbarui, dan tidak tergantikan.

Begini pentingnya pengarsipan maka perlu bagi kita untuk menata arsip dengan baik agar mudah diakses bagi pengguna yang berhak menggunakannya. Arsip harus diolah menjadi informasi yang mencerminkan keberadaan, tugas dan fungsi pencipta arsip sehingga generasi berikutnya dapat mengetahui peristiwa yang terjadi dimasa lampau melalui arsip yang ada.

Umumnya, permasalahan yang kerap ditemui dalam mengelola arsip adalah kurangnya kesadaran dari pimpinan akan pentingnya kegiatan ini. Atau kurangnya sumber daya manusia, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Dan yang terakhir, ketidakadaan ruang penyimpanan arsip yang memadai.

Arsip Aktif dan Inaktif

Pengelolaan arsip aktif dan inaktif memiliki pendekatan yang berbeda. Arsip aktif yang dikelola baik akan memudahkan penemuan/ pencarian kembali arsip yang dibutuhkan. Langkah yang perlu dilakukan dalam pemberkasan arsip aktif, memuat: Klasifikasi arsip, uraian informasi, waktu, jumlah, dan keterangan. Isi berkas memuat nomor berkas, nomor item arsip, kode klasifikasi, uraian informasi arsip, tanggal, jumlah, dan keterangan.

Dalam melakukan proses penataan arsip aktif yang perlu dilakukan adalah:

1. Mempersiapkan alat dan bahan antara lain: folder, sekat, kartu tunjuk silang dan *filing cabinet*.
2. Mempersiapkan arsip yang akan ditata, langkahnya: mengecek kelengkapan fisik dan berkas arsip, lalu membuat indeks arsip.
3. Mempersiapkan folder yang akan digunakan untuk penempatan arsip dengan memberi tanda kode subyek/ masalah untuk subyek primer kode pada kiri atas, kemudian subyek sekunder pada tengah atas, dan subyek tersier (bila ada) kode pada kanan atas.
4. Mempersiapkan sekat/ guide, sekat berupa kertas tebal dengan ukuran 15,5 X 11 cm gunanya sebagai penunjuk/ pemisah antara satu folder dengan folder yang lain. Sekat ini ditata dalam kotak kartu kendali dengan menuliskan kode dan subyeknya.
5. Mempersiapkan penunjuk silang yang digunakan apabila dalam berkas satu arsip berkaitan dengan berkas arsip yang lain namun berbeda tempat penyimpanan.
6. Penataan arsip dalam folder. Arsip yang mempunyai kode sama ditempatkan dalam folder sesuai urutan abjad, masalah, tahun, bulan dan tanggal. Jika indeks tanggal dalam urutan angka dimulai dari angka yang yang besar ke kecil, maka angka 1 berada di urutan paling belakang dan angka terbesar diletakkan di depan.

Berikutnya adalah pengelolaan dan penataan arsip inaktif. Kegiatan ini dilakukan berdasarkan asas usul dan asas aturan asli. Pada unit karsipan, pengelolaan dan penataan arsip inaktif dilaksanakan melalui beberapa kegiatan yaitu: pengaturan fisik arsip, pengolahan informasi arsip dan penyusunan daftar arsip.

Daftar arsip inaktif memuat informasi tentang: pencipta arsip, unit pengolah, nomor arsip, kode klasifikasi,

uraian informasi arsip, tingkat perkembangan, jumlah, retensi, keterangan. Penataan arsip inaktif dan pembuatan daftar arsip inaktif menjadi tanggung jawab unit karsipan.

Secara ringkas tahapan kegiatan pengelolaan dan penataan arsip inaktif adalah sebagai berikut: pemilahan, pemberkasan/ pengelompokan arsip, pendeskripsian, pembuatan skema pengelompokan arsip, menggabungkan kartu deskripsi berdasarkan pola klasifikasi arsip, memberikan nomor definitif pada kartu deskripsi, menggabungkan berkas arsip yang mempunyai kesamaan masalah serta disusun sesuai skema, memasukkan arsip ke dalam folder, membungkus arsip menggunakan kertas *kissing*, memasukkan folder ke dalam boks dan pelabelan boks, membuat daftar arsip/ daftar arsip.

Tujuan akhir pengelolaan dan penataan arsip inaktif adalah penyusutan arsip. Hal ini sesuai dengan amanah Undang-undang nomor 43 tahun 2009 tentang karsipan pasal 47 ayat (2) yang menyebutkan bahwa penyusutan arsip yang dilaksanakan oleh lembaga negara, pemerintahan daerah, perguruan tinggi negeri, serta BUMN dan/atau BUMD dilaksanakan dengan memperhatikan kepentingan pencipta arsip serta kepentingan masyarakat, bangsa dan negara.

Akhirnya kegiatan ini memberikan benang merah, bahwa pengelolaan dan penataan arsip yang baik dan sesuai dengan kaidah akan menjadikan arsip sebagai sumber informasi dan komunikasi, sumber sejarah, sumber pertanggung jawaban. Arsip tidak lagi diremehkan karena menjadi sumber kekayaan yang layak dan perlu dilestarikan bagi masyarakat modern.

Seminar Pembinaan Mekanisme Karsipan diikuti oleh satuan kerja di lingkungan BBPJA IV, yakni 19 satker yang masing-masing diwakili oleh asisten umum (1 orang) dan petugas arsip (1 orang). Kemudian ada 7 PPK yang berada di bawah satker BBPJA IV, masing-masing diwakili 1 orang. Dengan demikian total peserta yang hadir berjumlah 45 orang. Mereka didampingi oleh narasumber dari Biro Umum Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yakni: Drs. Zulkarnaen, MM (Pembina IV/b); Sri Haryati, S.AP (Pembina IV/a); Yudianingsih, S.Sos (Penata III/c); Budi Hermawan, S.AP (Penata III/o); Emma Hapsari, S.Sos (Penata Muda III/a).



Kunjungan Kerja ke Proyek MRT

DKI Jakarta menjadi salah satu kota termacet di dunia. Kerugian ekonomi pun tidak bisa dihindari. Oleh karena itu, segala upaya untuk mengurai kemacetan di Ibu Kota Indonesia ini perlu mendapat dukungan secara penuh. "Salah satunya adalah melalui proyek MRT ini," kata Mei Liana, Kepala Sub Bagian Pengelolaan Barang Milik Negara di Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV saat meninjau pembangunan MRT di Jakarta (4/2/2016).

Kota yang macet membuat masyarakatnya menanggung berbagai beban. Menurut data dari Badan Penelitian dan Pengembangan Ke-

menterian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, kerugian yang ditimbulkan akibat kemacetan di jalan raya DKI Jakarta dapat mencapai hingga Rp65 triliun per tahun. "Belum lagi soal terganggunya psikologis masyarakat ibu kota," tambah Mei.

Bersama 15 stafnya, Mei diterima oleh manajemen PT. MRT Jakarta di Stasiun Senayan, salah satu calon Stasiun MRT, yang berada tepat di depan Mall Ratu Plaza. Stasiun ini berukuran panjang 200 meter dan lebar 20 meter. Pembuatan terowongan dilakukan pada kedalaman 17 meter di bawah tanah. Menurut rencana, akan ada empat pintu masuk-keluar Stasiun Senayan. Dua pintu terletak di sisi utara dan dua pintu di selatan. Pintu akses stasiun dimungkinkan terhubung dengan gedung di sekitarnya.

PERKEMBANGAN PROYEK MRT

Salah satu tahapan penting dari pembangunan MRT adalah pemasangan gelagar (*box girder*) di Jl. Fatmawati, tepatnya di depan Jl. Madrasah pada hari Kamis (18/2/2016). Terdapat 2 buah alat *launching gantry* untuk pekerjaan pemasangan gelagar ini.

Launching gantry pertama beroperasi mulai dari area perbatasan Stasiun MRT Haji Nawi (depan Jl. Madrasah) menuju arah Selatan hingga area konstruksi *special bridge* MRT (di atas JORR, Jl. TB. Simatupang). Sedangkan *launching gantry* kedua direncanakan beroperasi mulai dari area lahan Polri Lebak Bulus (Jl. Batan) hingga lokasi Stasiun MRT Fatmawati (Jl. TB. Simatupang). Periode konstruksi untuk *launching gantry* pertama dimulai pada bulan Februari 2016 hingga perkiraan selesai pada bulan Januari 2017. Sedangkan untuk *launching gantry* kedua yaitu dimulai pada bulan April 2016 hingga perkiraan selesai pada bulan Juli 2017.



Pekerjaan pada area Jl. Fatmawati (depan Jl. Madrasah) hingga Lebak Bulus (Jl. Batan) tersebut merupakan lingkup pekerjaan yang dikerjakan oleh kontraktor paket kontrak CP 101 dan paket kontrak CP 102 yaitu Tokyu – Wijaya Karya *Joint Operation* (TWJO).

Di samping pekerjaan pemasangan gelagar, saat ini sedang berlangsung pula pekerjaan penyelesaian konstruksi tiang/ kolom jalur layang MRT pada area yang sama dimana ditargetkan akan selesai pada kuartal empat tahun 2016.

Sebagaimana diketahui, proyek MRT koridor Selatan – Utara pada Fase I (Lebak Bulus – Bundaran HI) sepanjang 15.7 km sedang dibangun sejumlah 13 stasiun dan 1 depo. Dimana dari 13 stasiun, terdapat 7 stasiun layang (Lebak Bulus – Fatmawati – Cipete Raya - Haji Nawi - Blok A - Blok M - Sisingamangaraja) dan 6 stasiun bawah tanah (Senayan – Istora – Bendungan Hilir – Setiabudi – Dukuh Atas - Bundaran HI).

Proyek yang telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 24 September 2014 tersebut dibiayai oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta didukung oleh Pemerintah Jepang melalui Japan International Cooperation Agency (JICA). Dukungan JICA diberikan dalam bentuk penyediaan dana pembangunan dalam bentuk pinjaman. Komitmen yang telah diberikan JICA terhadap bantuan pembangunan MRT ini adalah sebesar 125,237,000,000,- Yen, sedangkan loan agreement yang telah diberikan sebesar 50,019,000,000.- Yen terdiri dari *Loan Agreement* No. IP-536 sebesar 1,869,000,000.- Yen dan *Loan Agreement* No. IP-554 sebesar 48,150,000,000.- Yen.





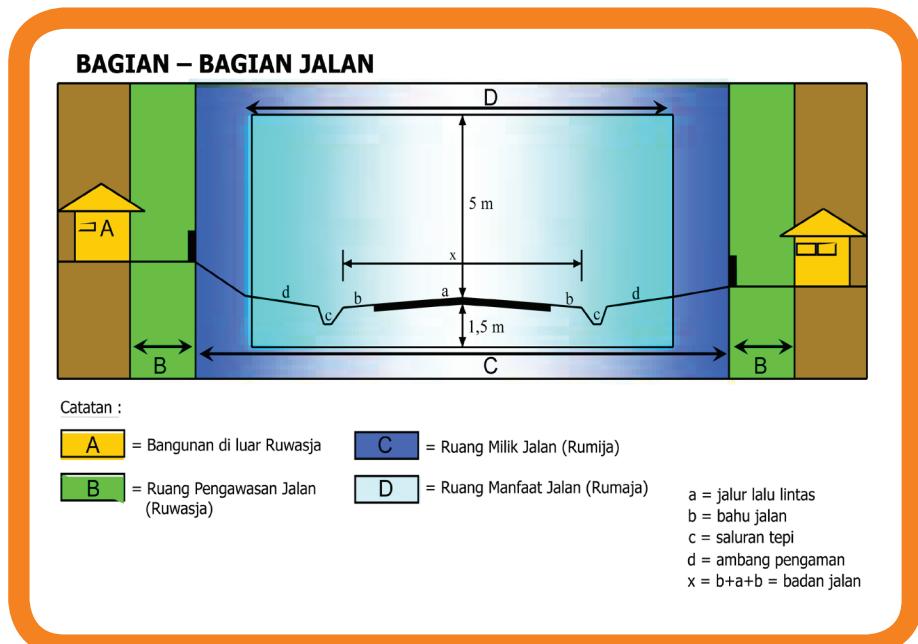
Mengenal Bagian-bagian Jalan

Jalan yang merupakan bagian dari sistem transportasi menjadi kunci dari tingkat pertumbuhan dan pemerataan ekonomi, mendukung kegiatan budaya, dan memberi sumbangsih nyata dalam menjaga keseimbangan lingkungan.

Pern yang strategis itu diwujudnya-takan dalam pembuatan UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Di sana disebutkan dan dijelaskan bagian-bagian jalan, yakni meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan. Dengan demikian, jalan tidak sekadar prasarana yang dilewati saat kita naik kendaraan, entah itu jalan beraspal atau tidak. Untuk itu mari kita kenali bagian jalan itu supaya kita bisa turut menjaganya.

Rumaja atau ruang manfaat jalan adalah ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan, yang meliputi badan jalan, bahu jalan, jalur lalu lintas, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanan jalan (PP No. 34 tahun 2006, Bab III, pasal 34 ayat 1). Yang masuk dalam rumaja adalah:

1. Badan Jalan: Jalur lalu lintas dengan atau tanpa jalur pemisah dan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki, bahu jalan hanya diperuntukkan bagi layanan lalu



lintas dan angkutan jalan serta pengamanan konstruksi jalan. Jadi, pedestrian atau trotoar merupakan bagian dari jalan. Artinya, kalau membangun jalan harus ada jalur pedestrian.

2. Bahu Jalan: Bagian dari daerah manfaat jalan yang berdampingan dengan jalur lalu lintas yang digunakan untuk menampung kendaraan berhenti dalam keperluan darurat, dan diperlukan juga untuk mendukung bagian samping konstruksi jalan
3. Jalur Lalu Lintas: Bagian jalur jalan yang direncakan khusus (perkerasan) untuk lintasan kendaraan roda empat.
4. Saluran Tepi Jalan: Saluran yang hanya diperuntukkan bagi penampungan dan penyaluran air agar badan jalan bebas dari pengaruh/ genangan air.
5. Ambang Pengamanan Jalan: Berupa bidang tanah dan/ atau konstruksi bangunan pengaman yang berada di antara tepi badan jalan dan batas ruang manfaat jalan yang hanya diperuntukkan bagi pengamanan konstruksi.

Berikutnya rumija atau ruang milik jalan. Rumija merupakan ruas sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang diperuntukkan sebagai daerah manfaat dan perlebaran jalan maupun menambahkan jalur lalu lintas dikemudian hari, serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan. (PP No. 34

tahun 2006, Bab III, Pasal 39 ayat 1). Rumija minimal harus memiliki lebar 30 meter untuk jalan bebas hambatan, 25 meter untuk jalan raya, 15 meter untuk jalan sedang, dan 11 meter untuk jalan kecil.

Selain rumaja dan rumija, ada juga ruwasja atau ruang pengawasan jalan. Ruwasja adalah ruang yang terdapat dari sempadan antar bangunan sisi kiri dan kanan jalan, atau ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruwasja dibatasi lebar dan tinggi tertentu serta diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi, pengamanan konstruksi jalan dan fungsi jalan. (PP No. 34 tahun 2006, Bab III, Pasal 44 ayat 1).

Berikut adalah lebar minimum ruwasja yang ditentukan dari tepi badan jalan:

1. Jalan Arteri 15 meter
2. Jalan Kolektor Primer 10 meter
3. Jalan Lokal Primer 7 meter
4. Jalan Lingkungan Primer 5 meter
5. Jalan Arteri Sekunder 15 meter
6. Jalan Kolektor Sekunder 5 meter
7. Jalan Lokal Sekunder 3 meter
8. Jalan Lingkungan Sekunder 2 meter
9. Jembatan 100 meter





LAYANAN PENGADUAN MASYARAKAT

 bbpjn4.net |  [Balai Jalan JKT](#) |  [@BalaiJalanJKT](#)

 [Info Publik BBPJN Jakarta](#) |  balai_wilayah4@yahoo.co.id

 (021) 7506 548-64 |  (021) 7506 558



Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Jakarta
Sapta Taruna Raya No. 21 Kompleks PU Pasar Jumat
Jakarta Selatan 12310

BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL IV (BBPJN IV)

Kedudukan

1. BBPJN IV berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga;
2. Balai Besar dipimpin oleh seorang Kepala.

Tugas

BBPJN IV mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengadaan, peningkatan kapasitas dan preservasi jalan nasional, penerapan sistem manajemen mutu dan pengendalian mutu pelaksanaan pekerjaan, serta penyediaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan.

Fungsi

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud di atas, BBPJN IV menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program pembangunan jaringan jalan;
2. Penyusunan rencana dan program, studi kelayakan dan rencana teknis/desain/ pengembangan jaringan jalan dan jembatan termasuk persetujuan justifikasi/ pertimbangan teknis;
3. Persiapan, penyusunan rencana dan dokumen pengadaan barang dan jasa;
4. Pelaksanaan pengadaan barang dan jasa serta penetapan pemenang selaku Unit Layanan Pengadaan (ULP);
5. Pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan jaringan jalan nasional termasuk jalan bebas hambatan dan penyesuaian kontrak pelaksanaan konstruksi;
6. Pelaksanaan audit keselamatan jalan;
7. Pengendalian dan pelaksanaan analisis mengenai dampak lingkungan;
8. Pemantauan dan evaluasi standar pelayanan minimal jalan;
9. Pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan;
10. Pengendalian fungsi dan manfaat jalan nasional;
11. Pengendalian dan pelaksanaan pengadaan tanah jalan nasional;
12. Pelaksanaan pengamanan fisik dan sertifikasi hasil pengadaan tanah jalan nasional;
13. Pengendalian pelaksanaan pencegahan dan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan;
14. Penyediaan bimbingan teknis penyelenggaraan jalan provinsi, kabupaten, kota dan desa;
15. Pelaksanaan penerapan sistem manajemen mutu;
16. Pengadaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan, serta pengujian mutu konstruksi;
17. Pelaksanaan penyusunan laporan akuntansi keuangan dan akuntansi barang milik negara selaku Unit Akuntansi Wilayah; dan
18. Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga balai serta koordinasi dengan instansi terkait.

